

参考資料 ①前総合交通戦略の評価

1. 前総合交通戦略の達成数値目標

●目標年次を平成 25 年度とする前総合交通戦略では、5つの数値目標を掲げ、実現に向けた各種取り組みを推進してきました。ここでは、各数値目標の現時点での達成状況について整理します。

①【指標 1 交通手段転換】の評価

(A)中心部の内々交通の【自動車分担率】

●岐阜市中心部の内々交通^{*}での自動車利用に対して、バスや徒歩、自転車などへの転換を促すことで、市街地内での自動車交通軽減を図る。

^{*}内々交通：ゾーン内で、出発地から目的地までの移動が完結する交通

(A)中心部の内々交通の【自動車分担率】

対象：PT 調査での中心部(zone201)を出発/到着ゾーンとする
トリップ

算定：【自動車内々トリップ数】÷【全内々トリップ数】×100%
※代表交通手段 タクシー+自動車合計

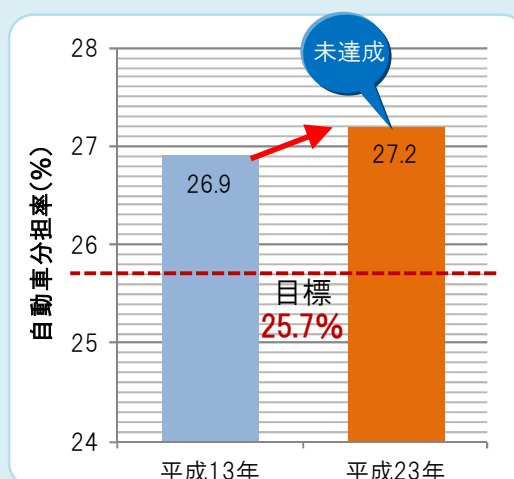


【評価】 自動車分担率が増加し、未達成

・自動車分担率（自動車+タクシー）が増加しており、減少を目指すべき指標として未達成。

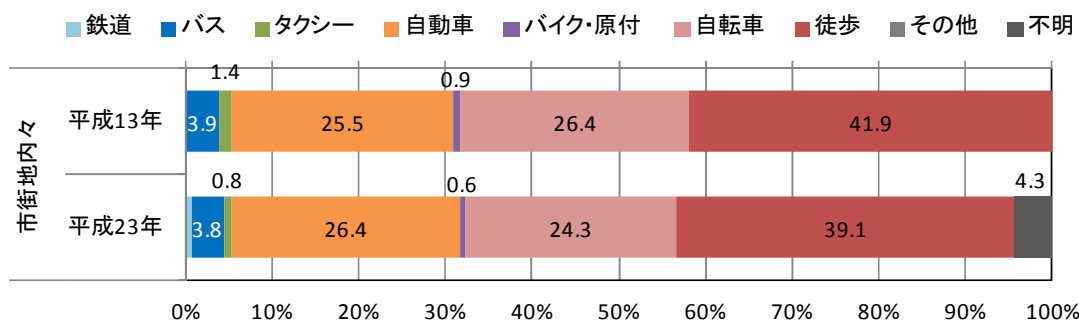
(参考)自動車利用トリップ数の変化 **6,110トリップ減少**

	平成 13 年	平成 23 年	増減量
全内々トリップ	79,062 トリップ	55,643 トリップ	-23,419 トリップ
うち自動車	21,259 トリップ	15,149 トリップ	-6,110 トリップ



参考：中心市街地 内々交通のトリップ内訳

【傾向】 自動車+タクシーの分担率は微増したものの、公共交通利用はほぼ一定。
自転車、徒歩の分担率が減少傾向。



※平成 17 年 4 月廃止の岐阜市内線など路面電車は、平成 13 年において「バス」として集計 (PT 調査での区分なし) される。
※項目中の「その他」：航空機、船舶など、「不明」：無効回答、未回答など
資料：第 4 回、第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査 (中京都市圏総合都市交通計画協議会)

(B)中心部への出勤目的交通の【自動車分担率】

●岐阜市中心部に「出勤」する人々の自動車利用に対して、バスや徒歩、自転車などへの転換を促すことで、市街地にアクセスする道路での自動車交通軽減を図る。

(B)中心部への出勤目的交通の【自動車分担率】

対象:PT 調査での中心部(zone201)を出発/到着ゾーンとする
出勤トリップ

算定:【自動車内々トリップ数(出勤)】÷【全内々トリップ数(出勤)】×100%
※代表交通手段 タクシー+自動車合計

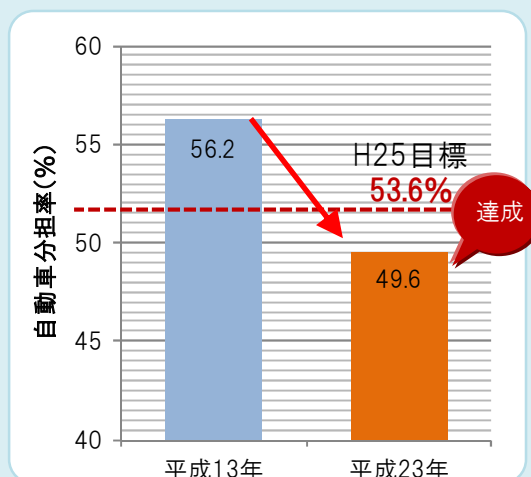


【評価】 自動車分担率が減少し、達成

- ・出勤目的では、自動車分担率（自動車+タクシー）が大きく減少し、目標を達成。転換先は鉄道が多い。

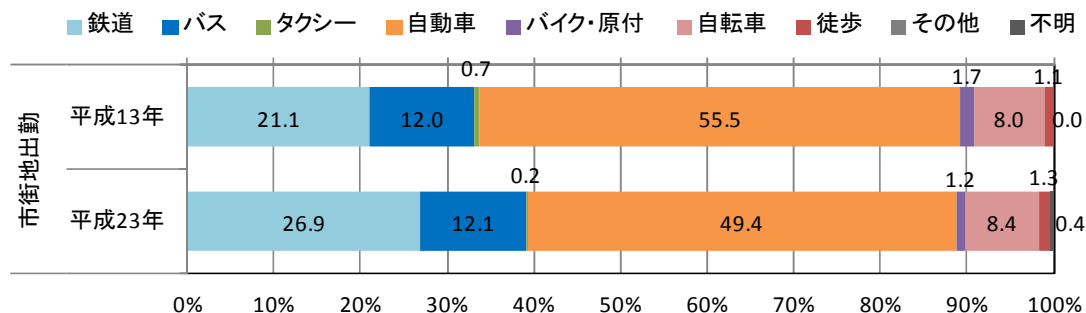
(参考)自動車利用トリップ数の変化 **6,271トリップ減少**

	平成 13 年	平成 23 年	増減量
全内々トリップ	39,183 トリップ	31,725 トリップ	-7,458 トリップ
うち自動車	22,023 トリップ	15,752 トリップ	-6,271 トリップ



参考:中心市街地への出勤目的交通のトリップ内訳

【傾向】 鉄道アクセスが大きく増加し、バスもほぼ一定数を確保。
自動車利用からの転換が促進。



※平成 17 年 4 月廃止の岐阜市内線など路面電車は、平成 13 年において「バス」として集計 (PT 調査での区分なし) される。
※項目中の「その他」: 航空機、船舶など、「不明」: 無効回答、未回答など
資料: 第 4 回、第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査 (中京都市圏総合都市交通計画協議会)

②【指標2 バス利用者数】の評価

(A)岐阜市全体でのバス利用者数

●バス事業の将来に渡る持続的な運行に向けて、バス利用者数の増加を図る。

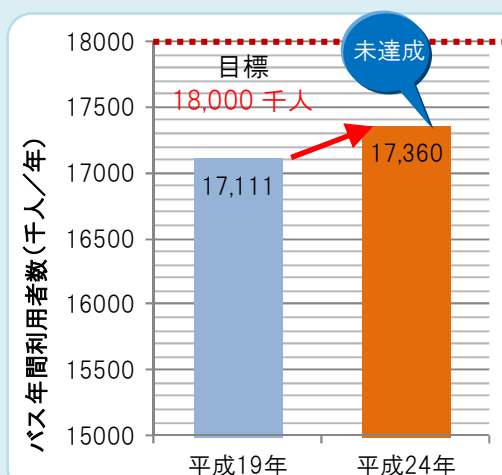
(A)岐阜市全体でのバス利用者数

対象：対象：岐阜市内で運行する全バス路線
(路線バス+コミュニティバス)



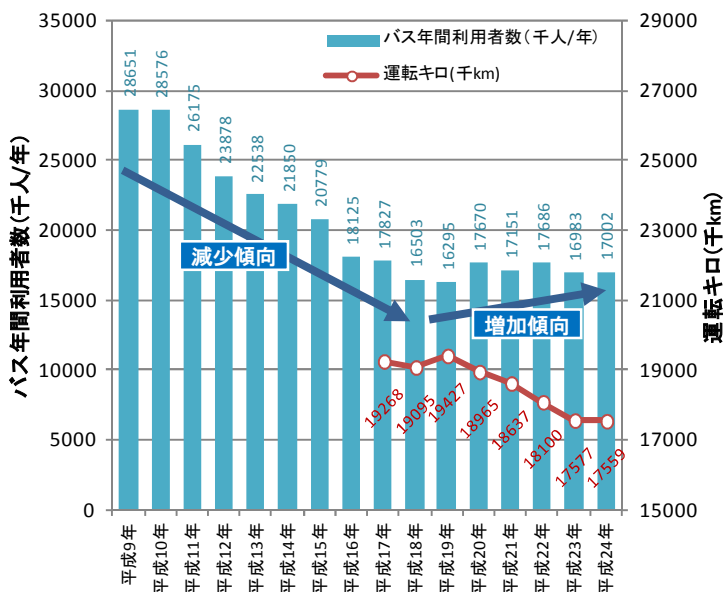
【評価】減少から微増に転じたが目標に届かず

- ・路線の縮小、運行本数変更などによりサービス提供区間（営業キロ）が減少している。
- ・長期的な推移（下記参考）では、過去的大幅な減少傾向から増加傾向に転じ、負のスパイラルから抜け出す。



参考：市内路線バスの利用実績と運転キロ

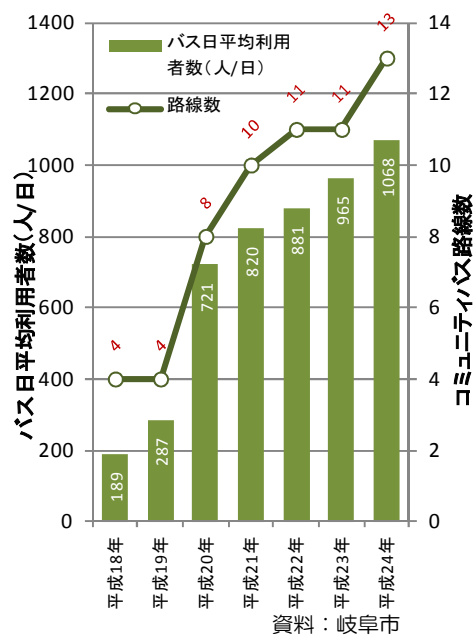
【傾向】過去のバス減少傾向が解消し、増加傾向に転じており、今後の増加が期待される。



資料：岐阜乗合自動車株式会社、岐阜市

参考：コミュニティバスの利用実績と路線数

【傾向】路線数の増加に合わせて着実に利用者増加



資料：岐阜市

③【指標3 歩行者自転車交通量】の評価

(A)交通事故発生件数(歩行者・自転車)

- 岐阜駅周辺や柳ヶ瀬地区など中心市街地の交通環境整備により、市街地を移動する歩行者や自転車の増加を図る。

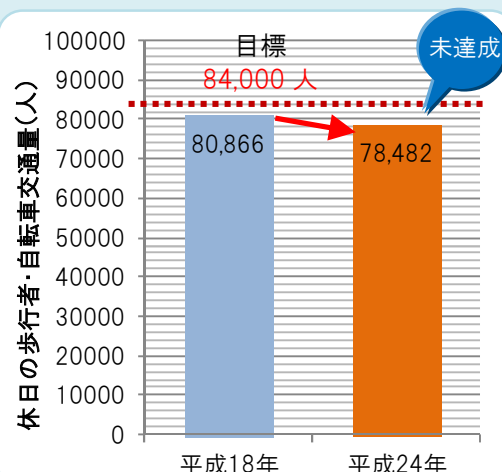
(A)岐阜市中心市街地の歩行者・自転車交通量

対象：1期岐阜市中心市街地活性化基本計画 最終フォローアップ値での休日歩行者・自転車交通量に基づく目標値を引用



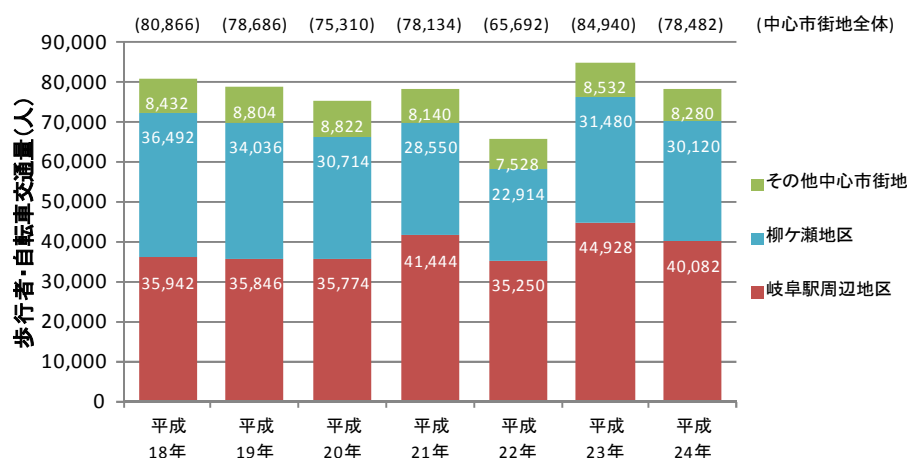
【評価】 通行量が若干減少し、未達成

- ・ 中心市街地全体の通行量は減少傾向にある。
- ・ なお、岐阜駅周辺、柳ヶ瀬では、3つの再開発事業や岐阜駅北口駅前広場といった核的開発の進展、岐阜市柳ヶ瀬あい愛ステーション、健康ステーションの開設、商業施設の出店が進んだ。
- ・ 結果として、岐阜駅周辺の通行量は回復傾向にあり、柳ヶ瀬地区は減少傾向が縮小しつつある。



参考：中心市街地の歩行者・自転車通行量

【傾向】 岐阜駅周辺地区は通行量が回復。
柳ヶ瀬地区は減少傾向が縮小の兆し



資料：歩行者通行量調査

④【指標 4 交通の満足度】の評価

(A)市民の交通への満足度

- 様々な交通施策を展開することで、市民が日常生活の中で感じる交通体系への満足度の高まりを評価。

(A)市民の交通への満足度

対象：岐阜市民（平成 18 年度、平成 23 年度実施の市民意識調査のうち、類似設問による）

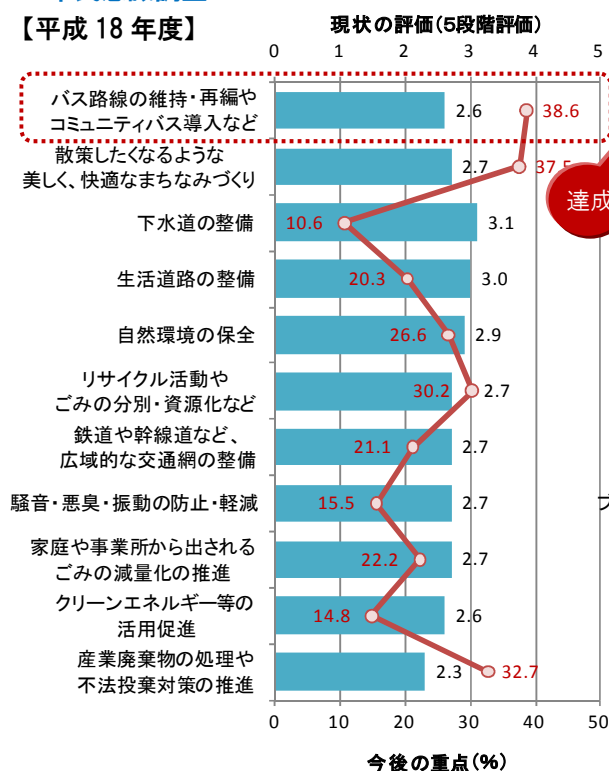


【評価】 現状評価は他施策に比べて相対的に高まっており、**達成**

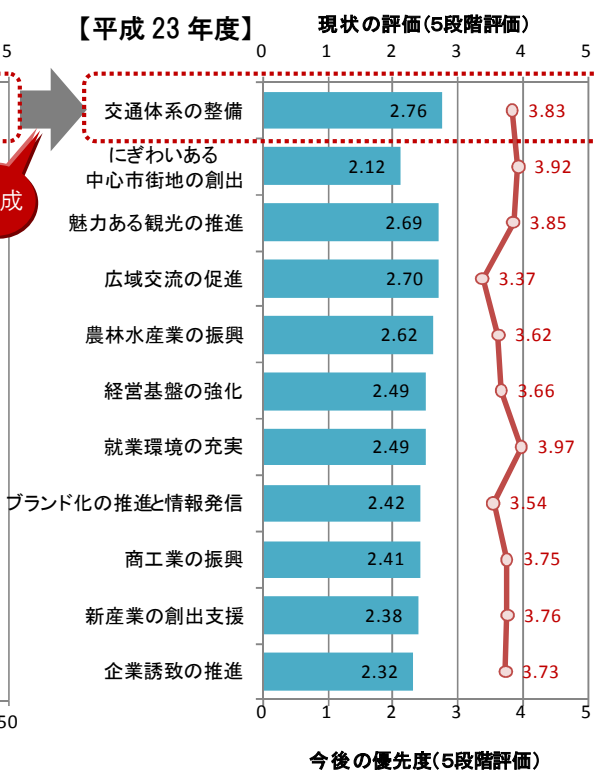
- ・平成 18 年度時点での現状評価 2.6 ポイント（11 施策中 9 位）が、平成 23 年度時点で 2.76 ポイント（11 施策中 1 位）と、相対的な評価が高まったため、達成したと判断。
 - ・ただし両年度で、設問内容や回答選択肢が変更※されており、厳密な比較が困難な状態にある。
- ※例えば、平成 18 年度の選択肢は「バス路線の維持・再編やコミュニティバス導入など」であるが、平成 23 年度では「交通体系の整備」と具体的な要素が無くなっている。

■市民意識調査

【平成 18 年度】



【平成 23 年度】



出典：岐阜市総合計画策定に係る市民意識調査・市民等議会報告書

⑤【指標5 安全性の向上】の評価

(A)岐阜市中心市街地の歩行者・自転車交通量

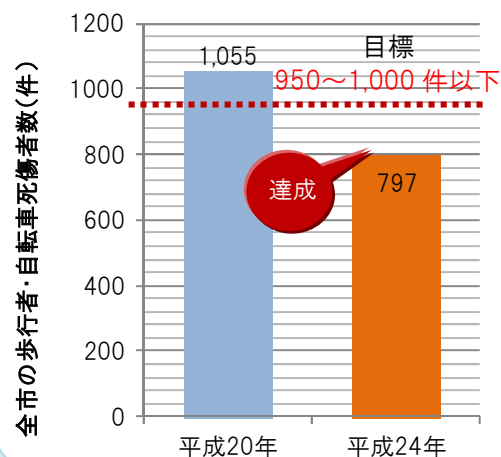
- 交通安全施策や公共交通への転換などにより、甚大な被害に繋がる歩行者・自転車の交通事故の軽減を図る。

(A)全市域での歩行者・自転車死傷者数

対象：岐阜市の警察署管内(中署、北署、南署、羽島署(柳津))
での歩行者・自転車利用者の年間死傷者数

【評価】平成25年目標を
大きく下回っており、**達成**

※平成20年、平成24年の単年度のみでなく、下グラフのように毎年堅調な減少を示している。

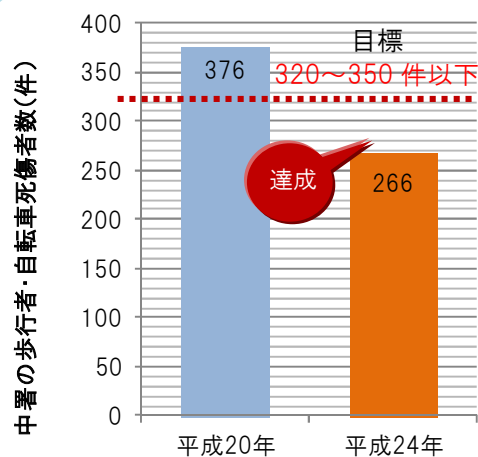


(B)中署管内での歩行者・自転車死傷者数

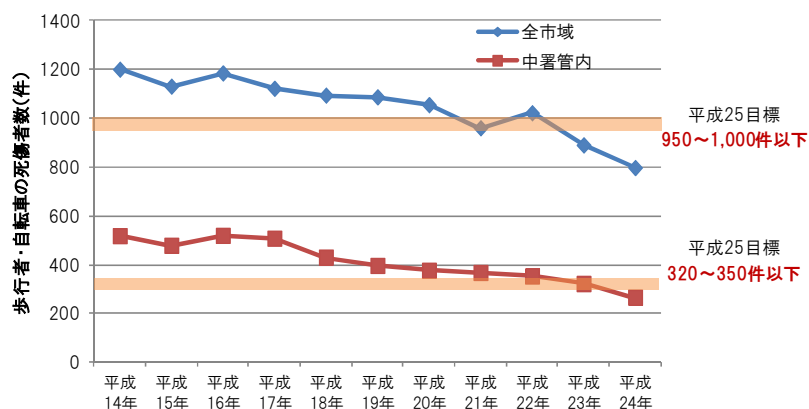
対象：象：中署管内での歩行者・自転車利用者の年間死傷者数

【評価】平成25年目標を
大きく下回っており、**達成**

※平成20年、平成24年の単年度のみでなく、下グラフのように毎年堅調な減少を示している。



参考：死傷者数の 経年推移



2. 前総合交通戦略での施策達成状況の一覧

●前総合交通戦略で挙げられている5カ年施策の、これまでの進捗及び達成状況を整理します。

※前総合交通戦略時点で終了した施策は、灰色枠として表記。

連番	戦略	細目	施策	実施主体	過年度の主な取組	達成状況				
						達成(終了)	達成(継続)	未達(着手)	未達(継続)	未達(終了)
1	戦略1 公共交通を中心とした交通体系づくり	1 バス路線再編と乗り継ぎ拠点整備	岐阜駅北口駅前広場整備	岐阜市	広場整備	○				
2			柳津駅移転及び駅前広場整備事業	岐阜市	案内サインの設置等	○				
3			乗り継ぎ拠点(バス)の計画・整備	岐阜市/岐阜バス	計画等			○		
4			バス路線維持補助事業	岐阜市	10路線補助		○			
5		2 バス走行環境の改善	バスレーン、PTPS(公共車両優先システム)の導入	岐阜県警察/岐阜市	忠節橋通り等レーン導入		○			
6		3 バスの利用環境の改善	ハイブリッドバス、低床バスなどの導入	協議会/岐阜バス	車両導入		○			
7			バスロケーション表示機の整備、機能の充実	協議会/岐阜バス	バスロケ機器設置等		○			
8			ハイグレードバス停の整備	岐阜市/岐阜バス	バス停上屋設置等		○			
9			ICカードの導入、運賃制度の見直し	協議会/岐阜バス/岐阜市	ICカード車載機等導入		○			
10		4 コミュニティバスの計画・導入	コミュニティバス導入事業	協議会/岐阜市	14地区導入			○		
11	戦略2 歩いて楽しく、漕いでも楽しいみちづくり	1 まちなか歩きルートの整備	まちなか歩きルートの整備(金華)	-	-					
12			まちなか歩きルートの整備(長良川右岸)	岐阜市	カラー舗装工等	○				
13			まちなか歩きルートの整備(加納)	岐阜市	カラー舗装工等					○
14			まちなか歩きルートの設定・整備(中心市街地及びその周辺)	-	カラー舗装工等			○		
15			まちなか歩きルートの設定(4地区)	岐阜市	マップ作成	○				
16		2 支援ソフト事業の展開	まちなか観光推進事業	岐阜市	ルートマップ作成等		○			
17			まちなか博士育成事業	岐阜市	認定制度、テキスト配布等		○			
18			ITを活用したまちづくり事業(QRコード)	岐阜市	ぎふ・いなび等実施		○			
19		3 安全・安心なゾーン整備	レンタサイクル事業	岐阜市	ポート5箇所設置		○			
20			ゆとりやすらぎ道空間事業(金華)	岐阜市	カラー舗装工等			○		
21			ゆとりやすらぎ道空間事業(京町・明徳)	岐阜市	カラー舗装工等	○				
22			ゆとりやすらぎ道空間事業(加納西)	岐阜市	カラー舗装工等			○		
23			ゆとりやすらぎ道空間事業(長良西)	岐阜市	カラー舗装工等			○		
24			JR西岐阜駅周辺交通バリアフリー事業	岐阜市	歩道改良工等			○		
25			安全安心みち空間事業(柳津駅周辺)	岐阜市	舗装工等	○				
26		4 自転車走行ルートの整備	自転車通行環境モデル地区整備	岐阜市	自転車道整備	○				
27			自転車走行ルートの設定・整備	岐阜市	社会実験及び計画策定	○				
28			①御臨街道の整備	岐阜市	カラー舗装工等			○		
29			②断面再構築による自転車道整備(岐阜駅高富線)	-	道路改良工事					○
30		5 鉄道の駐輪スペースの整備	JR岐阜駅周辺の自転車駐輪場整備	岐阜市	岐阜駅西駐輪場整備	○				
31			JR西岐阜駅周辺の自転車駐輪場整備	岐阜市	西岐阜駅駐輪場整備	○				
32		6 バス停の駐輪スペースの整備	バス停の駐輪スペース整備	岐阜市	駐輪施設整備		○			
33		7 まちなかの駐輪スペースの整備	柳ヶ瀬の駐輪スペース整備計画	地区内事業者/岐阜市	計画、社会実験等		○			

ゆとりやすらぎ事業で実施

連番	戦略	細目	施策	実施主体	過年度の主な取組	達成状況				
						達成 (終了)	達成 (継続)	未達 (着手)	未達 (継続)	未達 (終了)
34	戦略3 まちなか (市中心部)を 大切にした 交通環境づくり	2 中心部のバス路線再編	バス路線再編	協議会/岐阜バス/岐阜市	都心部中心市街地		○			
35		3 岐阜駅周辺の交通関連施策の検討・整備	名鉄岐阜バスターミナル整備	岐阜バス	施設整備	○				
36			バス案内板整備	協議会/岐阜バス/岐阜市	名鉄岐阜駅	○				
37		4 中心部の都心型コミュニティバス等の推進	都心型コミュニティバスの計画・導入	岐阜市	柳バス運行			○		
38		* 戦略3の関連事業	つかさのまち夢プロジェクト(第1期整備事業)	岐阜市	計画、設計、工事等			○		
39			岐阜駅東地区第一種市街地再開発事業	再開発組合	計画設計等		○			
40			問屋町西部南街区第一種市街地再開発事業	再開発組合	工事完成	○				
41			問屋町第一地区第一種市街地再開発事業	再開発組合	—					○
42			柳ヶ瀬通北地区第一種市街地再開発事業	再開発組合	工事完成	○				
43			高島屋南地区第一種市街地再開発事業	再開発組合	調査、設計等		○			
44	戦略4 集約型都市構造を支える骨格となる道路づくり	1 幹線道路等の整備	(都)一般国道156号線の整備	国	3-1工区(トンネル、道路工等)			○		
45			(都)岐阜駅高富線の整備事業(金華)	岐阜市	道路改良工、共同溝等			○		
46			(都)岐阜駅城田寺線の整備	区画整理組合	舗装工、排水工等	○				
47			(都)岐阜駅城田寺線の整備	岐阜市	舗装工、排水工等			○		
48			(都)西部縦貫道線の整備	岐阜市	調査、設計、用地補償等			○		
49			岐阜南部横断ハイウェイの整備	国	—				○	
50		名岐道路の整備	国	—				○		
51	* 戦略4の関連事業	東海環状自動車道の整備	国	用地買収等			○			
52	戦略5 交通手段の転換を促すための活動	1 自動車からの転換促進活動	ノーカーデーの展開	岐阜市	職員ノーカーデー実施		○			
53			パーク(サイクル)&バスライドの取り組み	岐阜市	調査検討		○			
54		2 公共交通利用促進活動	公共交通マップの作成(地域別バス利用マップ)	岐阜市	マップ作成、配布等		○			
55			モビリティマネジメントの取り組み	岐阜市	協議会開催等		○			
56		3 自転車安全利用促進活動	自転車利用マップ作成	岐阜市	マップ作成等		○			
57			自転車安全利用啓発活動	岐阜市	交通安全教室の開催		○			

参考資料 ②策定の経緯

1. 策定の経緯

- 『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』の策定については、学識経験者、利用者代表、地元代表、経済団体、交通事業者などで構成する「岐阜市総合交通協議会 及び 幹事会」を開催しました。

第19回 岐阜市総合交通協議会

- 日 時：平成25年8月20日（火）
- 協議項目：策定方針について
- 協議内容：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』の策定方針について協議し、概ね了承が得られた。

第4回 岐阜市総合交通協議会 幹事会

- 日 時：平成25年12月26日（木）
- 協議項目：骨子（案）について
- 協議内容：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』の骨子（案）について協議し、概ね了解が得られた。

第20回 岐阜市総合交通協議会

- 日 時：平成26年1月15日（水）
- 協議項目：骨子（案）について
- 協議内容：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』の骨子（案）について協議し、概ね了解が得られた。

第5回 岐阜市総合交通協議会 幹事会(書面確認)

- 日 時：平成26年1月28日（火）
- 協議項目：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』素案について
- 協議内容：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』素案について協議し、概ね了解が得られた。

第21回 岐阜市総合交通協議会

- 日 時：平成26年1月29日（水）
- 協議項目：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』素案について
- 協議内容：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』素案について協議し、概ね了解が得られた。

パブリックコメント（平成26年2月5日～平成26年2月24日）

第6回 岐阜市総合交通協議会 幹事会（書面確認）

- 日 時：平成26年3月17日（月）
- 協議項目：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』最終（案）について
- 協議内容：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』最終（案）について協議し、概ね了解が得られた。

第22回 岐阜市総合交通協議会

- 日 時：平成26年3月20日（木）
- 協議項目：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』最終（案）について
- 協議内容：『岐阜市総合交通戦略(2014-2018)』最終（案）について協議し、了解が得られた。

2. 協議会委員名簿

■ 岐阜市総合交通協議会 委員

(敬称略)

分類	所属	委員	備考
学識経験者	岐阜大学名誉教授	竹内 伝史	
	関西大学環境都市工学部教授	秋山 孝正	副会長
	中部大学工学部教授	磯部 友彦	
	岐阜大学工学部教授	倉内 文孝	
公共交通利用者	岐阜市自治会連絡協議会会長	松井 逸朗	
経済団体	岐阜商工会議所専務理事	山田 英治	
	岐阜市商店街振興組合連合会理事長	古川 洋治	
	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会理事長	市川 博一	
路線バス事業者	岐阜乗合自動車㈱代表取締役社長	岸野 吉晃	
タクシー関係	岐阜県タクシー協会会長	山田 久典	
警察(公安委員会)	岐阜県警察本部交通部長	松原 義明	
関係行政機関	国土交通省中部地方整備局建政部長	大澤 一夫	
	国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所長	石井 克尚	
	国土交通省中部運輸局自動車交通部長	谷川 仁彦	
	岐阜県都市建築部長	高木 善幸	
	岐阜県県土整備部長	山本 馨	
岐阜市	副市長	佐藤 哲也	会長

■ 岐阜市総合交通協議会幹事会 幹事

(敬称略)

分類	所属	役職	幹事	備考
学識経験者	中部大学工学部	教授	磯部 友彦	幹事長
	岐阜大学工学部	教授	倉内 文孝	
公共交通利用者	岐阜市自治会連絡協議会	副会長	多田 喜代則	
コミュニティバス 地元代表	芥見東・南コミュニティバス等運営協議会	会長		
経済団体	岐阜商工会議所	総務部長	河尻 満	
	岐阜市商店街振興組合連合会	理事長	古川 洋治	
	岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会	理事長	市川 博一	
路線バス事業者	岐阜乗合自動車㈱	取締役グループ管理部長	武藤 行儀	
タクシー関係	岐阜県タクシー協会	専務理事	岡田 末廣	
警察 (公安委員会)	岐阜県警察本部交通部交通規制課	課長	早川 勝実	
	岐阜中警察署(岐阜市内警察署代表)	交通地域官	井上 行欣	
関係行政機関	中部地方整備局建政部都市整備課	課長	福田 光祐	
	中部運輸局企画観光部交通企画課	課長	三島 梨加	
	中部運輸局自動車交通部旅客第一課	課長	小林 裕之	
	岐阜国道事務所調査課	課長	片岡 広一	
	岐阜国道事務所管理第一課	課長	春日井 元	
	岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官	木村 治史	
	岐阜県都市建築部公共交通課	課長	松田 勲	
	岐阜県都市建築部街路公園課	課長	奥原 寿隆	
	岐阜県県土整備部道路建設課	課長	宮島 雅広	
	岐阜県県土整備部道路維持課	課長	船坂 徳彦	
	岐阜土木事務所	副所長兼指導検査監	川田 宏	
岐阜市	岐阜市商工観光部	次長	松井 重雄	
	岐阜市まちづくり推進部	次長兼まちづくり推進政策課長	安藤 高之	
	岐阜市都市建設部	次長兼都市建設政策課長	後藤 和弘	
	岐阜市基盤整備部	次長兼技術審議監兼基盤整備政策課長	浅野 昌彦	
	岐阜市企画部	次長兼政策調整課長	高橋 良喜	

参考資料 ③用語説明

用語説明

■か行

カーフリーデー	<ul style="list-style-type: none"> 都市の中心部で自家用自動車（マイカー）を使わない暮らしを実際に体験し、都市の暮らしの中でのマイカーの使い方について考える日として、毎年9月22日に行われるイベントのこと。 発祥は、欧州委員会(環境総局)が毎年9月16～22日に実施する交通政策推進プロジェクト「ヨーロッパモビリティウィーク」であり、“カーフリーデー”はこの中心イベントとなっている。
幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> 地域の幹線道路を運行するバス路線で、運行本数が多く、バス交通の軸となる路線のこと。 幹線バスの走行ルートは、バスレーンやPTPSなどの導入により、定時性・速達性に優れた走行環境を確保することが望ましい。
高規格幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。 高速自動車国道、国土開発幹線自動車道、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路、国土交通大臣指定に基づく高規格幹線道路（一般国道の自動車専用道路）がある。
コーホート法(要因法)	<ul style="list-style-type: none"> コーホート（cohort）とは、共通した因子を持ち、観察対象となる集団のこと。 時系列の変化より、性別・年齢別生存率、性別・年齢別移動率、母親の年齢階級別出生率、出生者の男女比などを与え、将来の人口予測を計算する方法をコーホート法と言う。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 明確な定義付けがなされていないが、一般的に「地方公共団体などがまちづくりなど住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者などの外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化などを目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと（※）」とされている。 <p>※）平成18年10月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバスなど地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義。</p>

■さ行

サイクル&ライド サイクル&バスライド	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から鉄道駅やバス停まで自転車で移動し、駐車場に自転車を停めて、鉄道やバスに乗りかえる交通行動のこと。
支線バス	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスのうち、トランジットセンターなどで幹線バスと乗り継ぐなど、幹線バスの後背地をサービスし幹線を補完する役割を受け持つ路線のこと。
準幹線バス	<ul style="list-style-type: none"> 支線バスの内、トランジットセンターを経由して幹線に直接乗り入れる運用をする路線のこと。
スマートウェルネスシティ	<ul style="list-style-type: none"> ウェルネス（＝健幸：市民が健康でかつ生きがいを持ち、安心安全で豊かな生活ができること）をこれからの「まちづくり政策」の中核とし、市民誰もが参加でき、生活習慣病予防及び寝たきり予防を可能とするまちづくりのこと。
スムーズ歩道	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路に囲まれたゾーン出入り口などにおいて、交差点の入り口部をハンプ構造として優先側の道路の歩道を連続化することで、横断歩道の通行をスムーズにした歩道のこと。

■た行

地域高規格道路	<ul style="list-style-type: none"> • 全国的な幹線道路ネットワークである高規格幹線道路を補完し、地域相互の交流促進や、空港・港湾などの広域交通拠点への連絡等を強化するため、一般の道路よりも走行性の高い道路のこと。 • 地域高規格道路は、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、60～80km/hの高速サービスを提供する。
DID(人口集中地区)	<ul style="list-style-type: none"> • 「Densely Inhabited Districts」の略で、国勢調査の基本単位区で、①人口密度が4,000人/km²以上であり、②隣接する基本単位区との人口合計が5,000人以上となる地区のこと。
トータルナビ	<ul style="list-style-type: none"> • パソコンやスマートフォンを通じて、公共交通機関の路線やダイヤ等の乗り換え案内情報等を提供するサービスのこと。
都市の再構築 (リノベーション)	<ul style="list-style-type: none"> • 国土交通省が位置づける、「地方都市の既成市街地において、既存ストックの有効利用及び民間活力の活用を図りつつ、持続可能な都市構造への再構築を図るため、地域に必要な都市機能(医療・福祉・子育て支援・教育文化・商業など)の整備・維持を支援し、地域の中心拠点・生活拠点の形成を推進することによる、地域の活性化を目的とする取組」のこと。
トランジットセンター	<ul style="list-style-type: none"> • 交通手段の乗り継ぎを行う拠点(乗り継ぎ拠点)のこと。 • 「鉄道相互」、「鉄道とバス」、「自動車や自転車などと鉄道やバス」、「幹線バスと支線バス」などの乗り継ぎ拠点がある。
トランジットモール	<ul style="list-style-type: none"> • 中心市街地やメインストリートなど商店街を歩行空間として整備するとともに、自動車の通行を制限し、バスや路面電車など公共交通や自転車だけを通行させた安全な歩行空間のこと。
トリップ	<ul style="list-style-type: none"> • ある目的(例えば、出勤や買物など)を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のこと。

■は行

パーク&ライド パーク&バスライド	<ul style="list-style-type: none"> • 自宅から鉄道駅やバス停まで自動車移動し、駐車場に自動車を停めて、鉄道やバスに乗りかえる交通行動のこと。
パーソントリップ調査	<ul style="list-style-type: none"> • 都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備など、将来の交通計画を策定するために実施する調査のこと。 • 人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べる。
バスの日	<ul style="list-style-type: none"> • 日本で最初にバスが走った日(明治36年9月20日)を記念して定めた9月20日のこと。
バスレーン	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バスなどの円滑な通行を目的とした、バスなどが走行する車線のこと。 • 道路交通法で定められ、基本的に路線バスと緊急車両のみが走行できる「バス専用レーン」と、路線バスが後方から接近した場合に速やかに道を譲らなければならない「バス優先レーン」の2種類がある。
バスロケーションシステム	<ul style="list-style-type: none"> • GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンなどに情報提供するシステムのこと。 • これにより、渋滞や雨などの理由によりバスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消できる。

PTPS	<ul style="list-style-type: none"> 「Public Transportation Priority System」の略で、公共車両優先システム～交通管制システムと連携して、バス優先の信号制御を行うシステムのこと。
BRT	<ul style="list-style-type: none"> 「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと。

■ま行

マルチモーダル	<ul style="list-style-type: none"> 効率的な輸送体系の確立と、良好な交通環境の創造を目指し、道路・航空・海運・水運・鉄道など複数の交通機関を連携させる交通施策のこと。
モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

■ら行

連節バス	<ul style="list-style-type: none"> 連節部により結合された二つの堅ろうな車室で構成され、車体が屈折する特殊な構造を有し、前車室と後車室の連結及び切り離しが路上等作業設備のない場所で行えない構造の自動車であって、旅客が前後の車室間を自由に移動できる構造となっているバスのこと。
レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を有料で貸し出す事業のうち、長期の賃貸借（リース）ではなく、短期のそれ（レンタル）のこと。また、貸し出された自転車自体を指すこともある。

岐阜市総合交通戦略(2014-2018)

発行 岐阜市
編集 岐阜市 企画部 交通総合政策課
〒500-8701 岐阜市今沢町 18 番地
TEL058-265-4141(代表)
ホームページ <http://www.city.gifu.lg.jp/>

岐阜市総合交通戦略(2014-2018)

発行 | 岐阜市
編集 | 岐阜市 企画部 交通総合政策課
〒500-8701 岐阜市今沢町 18 番地
TEL058-265-4141(代表)
ホームページ <http://www.city.gifu.lg.jp/>